



АНТИМОНОПОЛЬНИЙ КОМІТЕТ УКРАЇНИ

РІШЕННЯ

07 березня 2019 р.

Київ

№ 145-р

Про визнання підтримки суб'єктів господарювання, зазначеної у повідомленні, такою, що не є державною допомогою відповідно до Закону

Антимонопольний комітет України (далі – Комітет), розглянувши подання Департаменту моніторингу і контролю державної допомоги від 06.03.2019 № 500-01/1646-п та повідомлення про нову державну допомогу, надіслане листами Виконавчого комітету Миколаївської міської ради від 26.12.2018 № 2956/02.02.01-22/02.05/14/18 (вх. №1075-ПДД від 28.12.2018) (далі – Повідомлення), що було подано на виконання статті 9 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та за формою, що передбачена додатком 1 до Порядку подання та оформлення повідомлення про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 04.03.2016 № 2-рп та зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 04.04.2016 за № 501/28631 (зі змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13.09.2018 № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27.11.2018 за № 1337/32789),

ВСТАНОВИВ:

1. ВІДОМОСТІ ТА ІНФОРМАЦІЯ ВІД НАДАВАЧІВ ПІДТРИМКИ

1.1. Надавач підтримки

(1) Виконавчий комітет Миколаївської міської ради (54001, м. Миколаїв, вул. Адміральська, 20, ідентифікаційний код юридичної особи 04056612).

2.2. Отримувач підтримки

(2) Комунальне підприємство Миколаївської міської ради «Миколаївелектротранс» (далі – КП ММР «Миколаївелектротранс») (54020, м. Миколаїв, вул. Андрєєва-Палагнюка, 17, ідентифікаційний код юридичної особи 03328468).

2.3. Мета (ціль) підтримки

(3) Метою (ціллю) підтримки є:

(4) Розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру:

- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення громадян міським електротранспортом з урахуванням потреб осіб з обмеженими фізичними можливостями;
- перерозподіл пасажиропотоку між іншими видами громадського транспорту та часткове розвантаження міста від автомобільного транспорту;
- забезпечення сталого функціонування й подальшого розвитку міського електротранспорту;
- своєчасне технічне обслуговування й капітальний ремонт основних фондів;
- недопущення зменшення випуску рухомого складу на маршрути міста Миколаєва та збільшення інтервалу руху.

(5) Сприяння окремим видам господарської діяльності:

- забезпечення сталого функціонування та ефективного використання наявної інфраструктури електротранспорту міста;
- подальший розвиток міського електротранспорту та підвищення рівня технічного оснащення КП ММР «Миколаївелектротранс».

2.4. Очікуваний результат

- (6) Збільшення питомої ваги електротранспорту у міських пасажирських перевезеннях та його пріоритетний розвиток для зменшення рівня забруднення навколишнього середовища.
- (7) Підвищення ефективності роботи КП ММР «Миколаївелектротранс» та зниження рівня збитковості підприємства.
- (8) Недопущення заборгованості підприємства за фінансовими зобов'язаннями.
- (9) Своєчасна та в повному обсязі виплата заробітної плати.

2.5. Форма підтримки

- (10) Субсидія та поточні трансферти на забезпечення основної діяльності КП ММР «Миколаївелектротранс».
- (11) Внески у статутний капітал КП ММР «Миколаївелектротранс» на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту. Відповідно до Програми економічного і соціального розвитку міста Миколаєва на 2018 – 2020 роки, з метою закупівлі робіт, товарів та послуг для потреб транспортної інфраструктури, КП ММР «Миколаївелектротранс» буде проводити конкурсні торги через систему «Прозоро», укладати відповідні договори та реєструвати їх в органі державної казначейської служби.
- (12) Фіскальні заходи: податкові пільги зі сплати земельного податку, що надаються на підставі:
- пункту 284.1 статті 284 Податкового кодексу України, яким передбачено, що органи місцевого самоврядування встановлюють пільги щодо сплати земельного податку на відповідній території;
 - проект рішення Миколаївської міської ради «Про надання пільг щодо плати на землю на 2019 рік».

2.6. Обсяг підтримки

- (13) Обсяг підтримки – 233 820,3 тис. грн.
- (14) З них:

- субсидія та поточні трансферти – 104 376,9 тис. грн;
- капітальні трансферти – 128 408,9 тис. грн;
- податкова пільга зі сплати земельного податку – 1 034,5 тис. грн.

2.7. Підстава для надання підтримки

- (15) Закон України «Про міський електричний транспорт» від 07.05.2017.
- (16) Програма економічного та соціального розвитку міста Миколаєва на 2018 – 2020 роки, затверджена рішенням Миколаївської міської ради від 21.12.2017 № 32/16.
- (17) Проект рішення Миколаївської міської ради «Про надання пільг щодо плати за землю на 2019 рік».
- (18) Рішення Виконавчого комітету Миколаївської міської ради від 23.11.2018 № 1174 «Про затвердження фінансових планів комунальних підприємств м. Миколаєва на 2019 рік».
- (19) Договір про організацію надання транспортних послуг з перевезення міським електричним транспортом від 09.12.2016 № 504/02.02.01-34/02/16 (далі – Договір).

2.8. Тривалість підтримки

- (20) До 31.12.2019.

3. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ

- (21) Відповідно до пункту 1 частини першої статті 1 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» (далі – Закон) державна допомога суб'єктам господарювання (далі – державна допомога) – підтримка у будь-якій формі суб'єктів господарювання за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів, що спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції, створюючи переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності.
- (22) Отже, державна підтримка є державною допомогою, якщо одночасно виконуються такі умови:
 - підтримка надається суб'єкту господарювання;
 - державна підтримка здійснюється за рахунок ресурсів держави чи місцевих ресурсів;
 - підтримка створює переваги для виробництва окремих видів товарів чи провадження окремих видів господарської діяльності;
 - підтримка спотворює або загрожує спотворенням економічної конкуренції.

3.1. Послуги, що становлять загальний економічний інтерес

- (23) Згідно з пунктом 14 частини першої статті 1 Закону послуги, що становлять загальний економічний інтерес, – послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, що не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.
- (24) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону, дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що

становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг.

- (25) Відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), сторони домовились, що вони застосовуватимуть статті 262, 263(3) або 263(4) Угоди з використанням як джерела тлумачення критеріїв, що впливають із застосування статей 106, 107 та 93 Договору про функціонування Європейського Союзу, зокрема відповідну судову практику Суду Європейського Союзу, а також відповідне вторинне законодавство, рамкові положення, керівні принципи та інші чинні адміністративні акти Європейського Союзу.
- (26) Згідно з пунктом «с» додатка XXIII до розділу 10 Угоди послуги загального економічного інтересу визначені як «економічна діяльність, яку органи влади визначають як особливо важливу для громадян, і яка не може здійснюватися (або могла б здійснюватися за інших умов) без державного втручання. Така діяльність повинна виявляти особливий характер порівняно із загальним економічним інтересом інших видів економічної діяльності».
- (27) Згідно зі статтею 263 (4) Угоди Сторони протягом п'яти років з дати набрання чинності Угодою мають забезпечити, щоб фінансова та організаційна структура будь-якого підприємства, яке користується спеціальним чи виключним правом, наданим Україною або державою-членом Європейського Союзу, або є вповноваженим на надання послуг, що мають загальний економічний інтерес, і яке отримує компенсацію за надання публічних послуг в будь-якій формі щодо такої послуги, була коректно відображена в окремих бухгалтерських рахунках таким чином, щоб чітко відстежувалось таке:
- витрати та доходи, пов'язані з усіма товарами або послугами, щодо яких підприємству надано спеціальне або виключне право, або усіма послугами, які мають загальний економічний інтерес та які підприємство вповноважене надавати, і, з іншого боку, витрати та доходи, пов'язані з кожним іншим окремим товаром або послугою, щодо яких підприємство здійснює діяльність;
 - повна інформація щодо методів, відповідно до яких витрати та доходи призначаються або розподіляються за різними видами діяльності. Ці методи мають базуватися на принципах бухгалтерського обліку - обумовленості, об'єктивності, прозорості та послідовності відповідно до міжнародно визнаних методологій бухгалтерського обліку, зокрема калькуляції витрат за видом діяльності, та мають базуватися на даних аудиту.
- (28) Відповідно до статті 262 (4) Угоди підприємства уповноважені надавати послуги, що мають загальний економічний інтерес, або такі, які мають характер прибуткової монополії, підпорядковуються правилам, що містяться в цій частині, в тій мірі, в якій застосування цих правил юридично або фактично не перешкоджає виконанню окремих завдань, визначених для них. Розвиток торгівлі не має зазнавати впливу настільки, наскільки це суперечитиме інтересам Сторін.
- (29) Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – Договір ЄС) регламентовано, що Європейський Союз та держави-члени, кожен у межах своїх повноважень, повинні дбати про те, щоб підприємства, які надають послуги загального економічного інтересу, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання.

- (30) Відповідно до статті 106 Договору ЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції в таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню, юридично або фактично, дорученого їм спеціального завдання.
- (31) Додатково, відповідно до рішення Європейського суду від 24.07.2003 № C-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, умовою застосування статті 87 (1) Договору про заснування Європейського Співтовариства є те, що державна допомога має впливати на торгівлю між державами-членами. Надання транспортних послуг на місцевому чи регіональному рівні не виключає цього критерію.
- Проте державне фінансування, призначене для надання міських, замських чи регіональних транспортних послуг, не підпадає під дію цього положення, якщо таке фінансування розглядається як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків. Для застосування цього критерію мають бути виконані такі умови:
- суб'єкт господарювання повинен виконувати зобов'язання з обслуговування населення, і ці зобов'язання чітко встановлені та визначені;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом;
 - компенсація не є надмірною і не перевищує необхідної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання при наданні послуг загального економічного інтересу;
 - суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен бути обраний шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, і належним чином забезпечений транспортними засобами для здійснення цих послуг, враховуючи відповідний дохід підприємства та розумний прибуток.

3.2. Вимоги до компенсації витрат, пов'язаних із послугами громадського транспорту

- (32) Відповідно до частини першої статті 5 Закону України «Про міський електричний транспорт» основною формою транспортного обслуговування населення є перевезення трамваями і тролейбусами за маршрутами, а метрополітеном, швидкісним трамваем – за лініями відповідно до затверджених в установленому порядку транспортних схем міст (регіонів).
- (33) Згідно з частиною першою статті 7 Закону України «Про міський електричний транспорт» державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах:
- доступності транспортних послуг для усіх верств населення;
 - пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах;
 - створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення;
 - безбиткової роботи перевізників.
- (34) Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення безбиткової роботи перевізників та забезпечення захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває

витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

- (35) Згідно зі статтею 93 Договору ЄС допомога суб'єктам господарювання визнається сумісною з положеннями Договору ЄС, якщо вона забезпечує потреби координації транспорту або якщо вона є відшкодуванням за виконання окремих зобов'язань, притаманних поняттю громадської послуги.
- (36) Пунктом 5 преамбули Регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2007 про послуги громадського транспорту з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами (далі – Регламент) встановлено, що компетентні органи держав-членів повинні бути здатними забезпечувати надання послуг громадського пасажирського транспорту, зокрема, шляхом застосування таких механізмів:
- надання ексклюзивних прав на здійснення цих послуг підприємствам – надавачам публічних послуг;
 - фінансової компенсації витрат підприємствам, що надають такі послуги;
 - визначення загальних правил функціонування громадського транспорту, що застосовуються для всіх підприємств.
- (37) Пунктом 27 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація, надана компетентними органами для покриття витрат, пов'язаних із виконанням зобов'язання надавати громадські послуги, повинна обчислюватися таким чином, щоб запобігти надмірній компенсації. У тих випадках, коли орган державної влади укладає контракт про надання громадських послуг без проведення конкурентних тендерних процедур, він повинен визначити чіткі правила для того, щоб розмір компенсації був адекватним з огляду на забезпечення бажаного рівня ефективності та якості послуг.
- (38) Пунктом 34 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація витрат надавачам послуг громадського пасажирського транспорту має бути такою, щоб підприємства, відповідальні за надання громадських послуг, працювали на принципах та умовах, які дозволяють їм виконувати відповідні завдання. Така компенсація може визнаватися сумісною з правилами державної допомоги за певних умов. По-перше, вона має надаватися саме для забезпечення послуг, що становлять загальний інтерес. По-друге, для уникнення спотворення економічної конкуренції вона не може перевищувати суми, необхідної для покриття чистих витрат, понесених у зв'язку з наданням таких послуг, з урахуванням отриманого доходу та розумного прибутку.
- (39) Відповідно до статті 2 Регламенту громадський пасажирський транспорт – це послуги загального економічного інтересу у сфері пасажирського транспорту, що надаються громадянам на недискримінаційній та постійній основі.
- (40) Згідно зі статтею 2 Регламенту компенсація за надання громадських послуг означає будь-яку вигоду, в тому числі фінансову, надану безпосередньо або опосередковано компетентним органом влади за рахунок державних коштів протягом періоду виконання зобов'язань про надання громадських послуг або пов'язаних із періодом, в якому ці послуги надавалися.
- (41) Відповідно до статті 4 Регламенту договір про надання громадських послуг повинен містити:

- чітко визначені зобов'язання щодо громадських послуг, які повинен виконувати суб'єкт господарювання, та відповідні географічні зони;
 - параметри, на підставі яких розраховується компенсація, та наявність будь-яких ексклюзивних прав;
 - механізми визначення розподілу витрат, пов'язаних із наданням послуг. Витрати можуть включати, зокрема, витрати на персонал, енергію, витрати на інфраструктуру, технічне обслуговування та ремонт транспортних засобів загального користування, рухомого складу.
- (42) Тривалість дії договору не повинна перевищувати 10 років для транспортних послуг, що здійснюються автобусами, та 15 років – для послуг пасажирського транспорту залізничними рейсами.
- (43) У разі потреби, з урахуванням умов зносу активів, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків, якщо підприємство закупає ці активи самостійно, які є значними щодо загальних активів, необхідних для здійснення виключно послуг пасажирського транспорту, що підпадають під дію договору. Якщо це обґрунтовано витратами, що впливають з певної географічної ситуації у найвіддаленіших регіонах, тривалість договору про надання транспортних послуг може бути збільшена максимум на 50 відсотків.
- (44) Відповідно до пункту 2 статті 5 Регламенту будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством, може приймати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий же контроль, яким він володіє по відношенню до власних підрозділів. Якщо компетентний місцевий орган влади приймає відповідне рішення, у такому разі застосовується наступне:
- при вирішенні, чи здійснює компетентний орган контроль над підприємством, беруться до уваги: ступінь представництва органа влади в керівних або наглядових органах, права власності, вплив та контроль над стратегічними рішеннями підприємства;
 - підконтрольні органу влади підприємства, що надають послуги громадського пасажирського транспорту, не мають права брати участь в тендерних процедурах, предметом яких є надання послуг громадського пасажирського транспорту, організованих за межами території компетентного місцевого органу влади.

3.3. Внески в статутний капітал на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту

- (45) Відповідно до частини третьої статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» органи місцевого самоврядування, зокрема, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.
- (46) Згідно зі Статутом КП ММР «Миколаївелектротранс», затвердженим рішенням Миколаївської міської ради від 13.09.2017 № 24/10 (далі – Статут), метою підприємства є задоволення громадських потреб у послугах з пасажироперевезень, організація руху трамваїв і тролейбусів на маршрутах міста, технічне обслуговування і ремонт основних фондів.

- (47) Відповідно до Програми економічного та соціального розвитку міста Миколаєва на 2018 – 2020 роки державна підтримка спрямовується на оновлення рухомого складу, капітальний ремонт контактних мереж, ремонт трамвайної мережі, ремонт кабельних мереж та розвиток інфраструктури міського електротранспорту з метою забезпечення надання якісних та безпечних послуг з перевезення пасажирів міським громадським транспортом.
- (48) Отже, надання підтримки КП ММР «Миколаївелектротранс» у вигляді капітальних видатків на оновлення рухомого складу, розвиток транспортної мережі та розвиток інфраструктури міського електротранспорту є витратами, які пов'язані з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.

4. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ РОЗГЛЯДУ ПОВІДОМЛЕННЯ

- (49) Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія цього Закону не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної з наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес.
- (50) На підставі вищенаведеного та інформації, наданої у Повідомленні, підтримка надається КП ММР «Миколаївелектротранс» за рахунок міського бюджету Миколаївської міської ради, тобто за рахунок місцевих ресурсів.
- (51) За інформацією, наданою в Повідомленні, КП ММР «Миколаївелектротранс» є єдиним підприємством з перевезення пасажирів міським електричним транспортом та в повному обсязі виконує соціальне замовлення міста з перевезення всіх пасажирів пільгових категорій.
- (52) КП ММР «Миколаївелектротранс» здійснює перевезення міським електричним транспортом 20-22 % пасажирів на платній основі та 78-80 % пільгових категорій громадян.
- (53) Зобов'язання КП ММР «Миколаївелектротранс» з обслуговування населення чітко встановлені та визначені Законом України «Про міський електричний транспорт», Статутом та Договором про організацію надання транспортних послуг міським електричним транспортом від 09.12.2016 № 504/02.02.01-34/02/16. Зокрема, підприємство зобов'язане здійснювати перевезення пасажирів тролейбусами і трамваями навіть за умови економічної збитковості, оскільки встановлені державні тарифи на послуги з перевезення пасажирів міським електротранспортом не забезпечують необхідного рівня доходності, а отже, за нормальних ринкових умов такі послуги не могли б надаватися суто на комерційній основі без державної підтримки, яка полягає в компенсації різниці між отриманими доходами підприємства та актуальними витратами, пов'язаними з наданням послуг громадського пасажирського транспорту.
- (54) Відповідна правова база для обчислення компенсації витрат КП ММР «Миколаївелектротранс», пов'язаних із наданням громадських послуг, передбачена частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт», яка визначає, що у разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних з перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи, за рахунок коштів відповідних бюджетів.

- (55) За інформацією, наданою в Повідомленні, КП ММР «Миколаївелектротранс» за 9 місяців 2018 року отримало збиток в розмірі 5 494,2 тис. грн. Збитковість спричинена зростанням прожиткового мінімуму, мінімальної заробітної плати та цін на електричну енергію.
- (56) Згідно з інформацією, що міститься в Договорі про організацію надання транспортних послуг міським електричним транспортом від 09.12.2016 № 504/02.02.01-34/02/16, компенсація за транспортні послуги вирахована як різниця між вартістю наданих за звітний період транспортних послуг та обсягом власних доходів перевізника, що відповідає змісту статті 4 Регламенту.
- (57) Договір про організацію надання транспортних послуг міським електричним транспортом укладається на один рік, що відповідає статті 4 Регламенту.
- (58) Відповідно до пункту 6.2 розділу 6 Договору, якщо за один місяць до завершення терміну дії Договору жодна зі сторін не повідомила про його припинення, термін дії Договору продовжується на наступний рік.
- (59) Відповідно до інформації, надісланої додатково до Повідомлення листом Виконавчого комітету Миколаївської міської ради від 06.03.2017 № 805/02.02-01-22/02.05/14/19 (вх. № 5-01/2911 від 07.03.2019), наведені в документах розрахунки комунального підприємства «Миколаївелектротранс» розраховувались на підставі фактичних витрат без урахування необхідності компенсувати витрати, які не належать до витрат міського електротранспорту, зокрема, витрат: із розміщення реклами на транспорті, автопослуги (супровід негабаритних вантажів), спільне користування опорами й технічними мережами, база відпочинку «Чайка» тощо.
Крім того, наведені витрати, які має компенсувати Миколаївська міська рада, були ретельно перевірені Виконавчим комітетом Миколаївської міської ради.
Зокрема, фахівці Виконавчого комітету Миколаївської міської ради детально перевіряли витрати, що будуть компенсуватися за рахунок міського бюджету, з урахуванням умов дотримання критеріїв, установлених у рішенні Європейського суду від 24.07.2003 № С-280/00 Altmark Trans GmbH, Regierungspräsidium Magdeburg v Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, а саме, в частині недопущення надмірної компенсації.
- (60) Разом з тим згідно з інформацією, надісланою додатково до Повідомлення листом Виконавчого комітету Миколаївської міської ради від 06.03.2019 № 803/02.02.01-22/02.05/14/19 (вх. № 5-01/2912 від 07.03.2019), кошти, збережені в результаті звільнення від сплати земельного податку, будуть витрачені на оплату витрат, пов'язаних виключно з наданням послуг електротранспорту.
- (61) Отже, з урахуванням статті 2 Регламенту, кошти, які будуть збережені в результаті звільнення від сплати земельного податку, можуть належати до компенсації за надання громадських послуг електротранспорту.
- (62) Відповідно до Статуту КП ММР «Миколаївелектротранс» суб'єкт господарювання засновано Миколаївською міською радою з метою задоволення потреб населення міста щодо послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом.
- (63) Відповідно до Статуту майно КП ММР «Миколаївелектротранс» перебуває в комунальній власності територіальної громади міста Миколаєва і закріплюється за ним на праві господарського відання, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.

- (64) Комунальне підприємство «Миколаївелектротранс» не бере участі в інших тендерах на надання послуг із перевезення пасажирів, які проводяться за межами території компетентного місцевого органу влади, що відповідає нормам пункту 2 статті 5 Регламенту.
- (65) Враховуючи вимогу частини четвертої статті 263 Угоди, а також пункт 1 додатка до Регламенту, Виконавчий комітет Миколаївської ради повинен розробити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до вимог додатка до Регламенту.

Враховуючи викладене, керуючись статтями 7 і 16 Закону України «Про Антимонопольний комітет України», статтями 8 і 10 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» та пунктом 14 розділу IV Порядку подання та оформлення повідомлень про нову державну допомогу та про внесення змін до умов чинної державної допомоги, затвердженого розпорядженням Антимонопольного комітету України від 4 березня 2016 року № 2-рп, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 4 квітня 2016 року за № 501/28631 (зі змінами, внесеними розпорядженням Антимонопольного комітету України від 13 вересня 2018 року № 18-рп, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 27 листопада 2018 року за № 1337/32789), на підставі інформації, наданої Виконавчим комітетом Миколаївської міської ради, Антимонопольний комітет України

ПОСТАНОВИВ:

Визнати, що підтримка (фінансування), яку буде надавати Виконавчий комітет Миколаївської міської ради у формі субсидії, поточних трансфертів та внесків у статутний капітал комунального підприємства Миколаївської міської ради «Миколаївелектротранс» відповідно до Програми економічного і соціального розвитку міста Миколаєва на 2018 – 2020 роки та податкової пільги зі сплати земельного податку, що надається на підставі пункту 284.1 статті 284 Податкового кодексу України та проекту рішення Миколаївської міської ради «Про надання пільг щодо плати за землю на 2019 рік», комунальному підприємству Миколаївської міської ради «Миколаївелектротранс» на 2019 рік у сумі 233 820,3 тис. гривень, **не є державною допомогою** відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання».

Відповідно до частини десятої статті 11 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» Антимонопольний комітет України може відкликати прийняте ним рішення, якщо воно прийнято на підставі недостовірної інформації, що призвело до прийняття необґрунтованого рішення, та прийняти нове рішення у порядку, встановленому цією статтею.

Голова Комітету

Ю. ТЕРЕНТЬЄВ